

PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Značené turistické trasy vstupují do zájmového území od Klánovic a od Hradešína přes Hostín. V Klánovicích je iniciačním a výchozím bodem žel. stanice Praha – Klánovice, odkud jsou značené trasy směrově rozvedeny přes Klánovický les.

Na západní straně řešeného území dominuje Klánovický les, který je velmi populárním cílem turistů i cykloturistů.

Mikroregion Úvaly zatím nedisponuje odpovídající soustavou cyklotras. Území představuje v propagačních a informačních materiálech (např. cyklomapa Praha a okolí z 09/06) z hlediska cyklotras prakticky prázdné území.

Stávající stav cyklotras je v řešeném území na velmi nízkém stupni rozvoje:



*Neutěšený stávající stav:
Cyklotrasy jsou značeny
fialově.*

Hlavními překážkami budování cyklotras a cyklostezek jsou kromě omezených finančních možností i majetkoprávní vztahy; budování těchto typů komunikací by mělo být samozřejmou součástí jakýchkoli investičních záměrů, které se v budoucnu budou na území města realizovat.

Původní provozní návaznosti města na sousední obce a mezi obcemi vzájemně byly scelováním zemědělské půdy v období kolektivizace zemědělství zrušeny nebo porušeny nebo částečně přerušeny a neumožňují v současné době realizovat přirozené pěší cesty do zaměstnání a škol či pro rekreační a turistické účely.

V procesu plánování sítě cyklotras je možné uvažovat se základními třemi systémy:

- a) skupina tras „město“,
- b) skupina tras „periferie“
- c) skupina tras „region“.

Trasy zařazené do skupiny „město“ by měly být zaměřeny jednak směrem k návštěvníkům Úval (poznávací trasy), jednak na občany Úvalska (doprava za službami, spoj periferních částí s centrem, doprava na nádraží a podobně).

Základem cyklotras uvnitř města by mohla být **Ouvalská okružní cyklotrasa** (dále jen „OOC“); na ní mohou navazovat „odbočky“ různými směry, které představují přechod do skupiny tras „periferie“ i „region“ Tyto odbočky jsou zakresleny v níže uvedené mapce:

„Ouvalská okružní cyklotrasa“



V oblasti OOC by měla být vytvořena odpočinková místa, navrhují se následující lokality:

- a) Odpočinkové místo pod úvalským viaduktem.
- b) Odpočinkové místo na náměstí Arnošta z Pardubic.
- c) Odpočinkové místo u železniční stanice.
- d) Odpočinkové místo V Setých.

Trasy systému „periferie“ by měly vycházet z OOC a vytvářet propojení do periferie tak, aby došlo k realizaci následujících cílů:

- Propojení periferie města s centrem města, což je důležité nejen z hlediska turistiky, nýbrž i z hlediska řešení dopravní situace ve městě (částečná náhrada „motorové“ dopravy „bezmotorovou“).
- Propojení Úval s okolními obcemi.

Teoreticky se jedná o následující možnosti:

- propojení oblasti Horoušanky a Hájovna, tedy o severních partií města na OOC,
- napojení OOC na trasu podél kaskády rybníků; zde může teoreticky dojít i k propojení Úval s městysem Škvorcem,
- zlepšení návaznosti na systém cyklotras vedoucích Klánovickým lesem a navazujících na „Pražský okruh“; zde je možné napojení na cyklostezku propojující Klánovice s Horními Počernicemi,
- propojení oblasti Slovan s OOC,
- propojení oblasti Radlická čtvrť a Dobročovice.

Skupina tras „region“ by měla propojovat úvalské cyklotrasy s regionálními systémy, například:

- s „Českou hroudou“ budovanou v rámci regionu Pošembeří,
- s „Polabským systémem“ severně od dálnice D 11,
- se „Severojižním systémem“, který tvoří propojení obcí Horní Počernice, Šestajovice, Klánovice, Újezd nad lesy, Královice, Křenice,
- se „Severní regionální obvodovou cyklotrasou“, která probíhá od Horních Počernic přes Zeleneč na Čelákovice a Přerov nad Labem,
- s „Pražským kolem“, které protíná i blízký Český Brod.



*Systém cyklotras
„Česká hrouda“*

K systému „Česká hrouda“: Region Pošembeří, o.p.s. předložil návrh systému cyklistických tras, který vznikl propojením čtyř dílčích úseků, částečně souběžných s místními vodními toky. Jedná se o trasu Šemberskou, Kounickou, Výmolskou a Donátskou. Navrhovaný systém cyklotras, navazující na cyklosíť sousedních regionů je z části vybudován, z části by mohl navázat na obnovu někdejších polních cest a v některých úsecích by byl novostavbou.

Závěrem této části jsou uvedeny konkrétní možnosti budování cyklotras v bezprostřední blízkosti města Úvaly; tyto cyklotrasy mají vzhled „okvětých lístků“, začínají i končí v Úvalech:

- Úvaly (na sever) – Jirny – Horoušany a zpět.
- Od žel. st. Úvaly přes ul. Jiráskova a původní sil. II/101 (alternativně přes Klánovický les) – Nové Jirny – Jirny (alternativně přes Šestajovice).
- Úvaly (na sever) – Horoušany – Vyšehořovice (Vykáň) a zpět.
- Od žel. st. ulicí Jiráskova – podjezdem do ul. Mánesova – Hodov – polní cestou na Horoušany – dále po silnici na Vyšehořovice (alternativně na Vykáň) – zpět paralelně s Výmolou.
- Úvaly (na severovýchod) – Hodov – Vykáň – Břežany – Tlustovousy – Hodov a zpět.
- Rozvinutá prodloužená trasa podle trasy 2 s využitím řady polních cest v k.ú. Černíky (Vykáň – Břežany) s dotykem k Týnickému potoku. Alternativou je návrat do Úval z Tlustovous přes Tuklaty a ul. 5. května a na náměstí Arnošta z Pardubic.
- Úvaly (na východ) – Tuklaty (Břežany) – Roztoklaty (Český Brod) a zpět trasou severně od sil. I/12.
- Od žel. st. Úvaly přes náměstí Arnošta z Pardubic a ul. 5. května – Tuklaty (Břežany) – Roztoklaty – (Nová Ves eventuálně až do Českého Brodu) a zpět polní cestou podél žel. tratě – Tuklaty – Úvaly.
- Úvaly (na východ) – Přišimasy (Skřivany) Limuzy (eventuálně Tismice, eventuálně až Český Brod) a zpět přes Roztoklaty a Tuklaty.
- Od žel. st. Úvaly přes náměstí Arnošta z Pardubic – podjezdem žel. tratě na ul. Škvorecká a spojovací komunikací na Přišimasy (Skřivany) a Limuzy (příp. až do Českého Brodu) a zpět analogicky jako trasa 4.
- Úvaly (na jih a jihovýchod) – Hradešín – Hradešínský les a zpět.
- Úvaly (polní cesty podél kaskády rybníků) – údolí Škvoreckého potoka – Škvorec – Hradešín – Hradešínský les a zpět.



*Velmi atraktivní
budou jistě
cyklotrasy
vedoucí podél kaskády
úvalských rybníků*

- Od žel. st. Úvaly a nám. Arnošta z Pardubic přes ul. Škvorecká a komunikační spojkou na Hradešín (alternativně přes Škvorec nebo Přišimasy) – vyhlídka Hradešín a dále lesními cestami v Hradešínském lese a zpět.
- Úvaly (na jih) – Hradešín – lesy Dubina – K Horce – Žernovka – (eventuelně až Mukařov) a zpět.
- Od železniční stanice Úvaly analogicky jako trasa 6 s návštěvou lesů v jižní ose směrem k obci Žernovka (event. až Mukařov) a zpět.
- Úvaly (na jih a jihovýchod) přes Hradešín – Masojedy – lesy Doubravčice – Vyžlovka a zpět přes Žernovku a les Dubina.
- Od žel. st. Úvaly na Hradešín a Masojedy (letišťe) – vybraný průjezd lesy u Doubravčice a zpět analogicky podle trasy 7.
- Úvaly (na jih a jihozápad) – Hradešín (Škvorec) – Doubek (Třebohostice) – Babický les – Sluštice – Dobročovice – Škvorecká obora (Klánovický les) a zpět Úvaly.
- Úvaly (na jihozápad a západ) – Dobročovice – Květnice – Sibřina a zpět.
- Od žel. stanice Úvaly na jih kolem rybníka Fabrák – ul. Dobročovicou do Dobročovic – Květnice – Sibřina – Škvorecká obora (event. les Vidrholec) – (event. průjezd Újezdem nad Lesy do Klánovického lesa) a zpět.

Souhrn a vývody:

1. Plány, které se budou zabývat dalším rozvojem pěšího provozu a cyklistické dopravy musí být zaměřeny na dopravu osob do zaměstnání, na bezpečnou dopravu dětí do školy, na pěší turistiku a cykloturistiku a na napojení na stávající cyklotrasy a cyklostezky.
2. Pro prezentaci navržených cyklotras směru je nutno zajistit propagační materiály a průvodce se srozumitelným popisem nabízených služeb, zážitků a specifických cílů koupaliště, občerstvení, odpočinková místa a pozoruhodnosti. Volba a sestava atraktivních cílů je prvním úkolem a podkladem pro komplexně promyšlený návrh.
3. Po realizaci obchvatů sil. I/12 a sil. II/101 je možno zapojit rovněž odlehčené úseky - severní rameno II/101 a západní rameno I/12 (ve směru spádu).
4. Popis pozoruhodností a jedinečností by měl poutavě doplňovat také popis specifického fenoménu modelace krajiny a návazností na rozsáhlé lesní formace okolí. V tomto směru je třeba pracovat na vytvoření a posilování mediálního obrazu města, který přivede zájemce a návštěvníky.
5. Uvnitř města je nutno prosazovat a vytvořit kultivované a vybavené veřejné prostory a ve vztahu k nim nabídnout atraktivní program pro krátkodobý pobyt na úrovni, která bude odpovídajícím způsobem oceněna návštěvníky.
6. Výstavbu je potřeba harmonizovat s projekty připravovanými v rámci větších celků, například v rámci regionu Pošembeří (zde se připravuje projekt cyklotras „Česká Hrouda“),
7. Rozvoj atraktivní osnovy cyklotras má ve sledovaném území Úvaly a okolí mimořádně příznivé podmínky a představuje pro „otevření“ mikroregionu Úvalsko úkol zásadního významu.
8. Mělo by dojít k propojení oblasti Horoušanky a „Hájovna“, tedy o severních partiích města jednak z centrem města – může však teoreticky dojít i k propojení na cyklotrasy směřující východním směrem k Českému Brodu a jižním směrem k systému cyklotras vedoucích podél Labe.

9. Mělo by dojít k vytvoření systému cyklotras podél kaskády rybníků na jižní straně města – zde může teoreticky dojít i k propojení Úval s městysem Škvorcem.
10. Potřebné je zlepšení návaznosti na systém cyklotras vedoucích Klánovickým lesem a navazujících na „Pražský okruh“.
11. Zlepšení situace v samotném městě je možné realizací záměru „Ouvalské okružní cyklotrasy“ vedoucí údolím Výmoly a propojující oblast Hodova, koupaliště, Multiteku a rybníku Fabrák a navazující na výše uvedené systémy.
12. Rozvoj vyžaduje zásadní posun rozpracování problematiky v zájmu rozvoje Úval a celého mikroregionu tak, aby mohla být věcným příspěvkem do rámce Generelu cyklotras a cyklostezek na území Středočeského kraje (zpracován v roce 2003, mapuje stav, využití a funkci cyklistických tras). Předpokládá se rovněž další aktualizace Generelu.